

XLVIII Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1133 de 2017

S/C y Carpeta Nº 1878 de 2017 | Comisión de Legislación del Trabajo

EX COMPAÑÍA RAINCOOP

REESTRUCTURA DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS DE MONTEVIDEO

POLÍTICA DE TRIPULACIONES DE BUQUES DE CABOTAJE

TALLER SOBRE FIBROMIALGIA
Coordinación de su implementación

SISTEMA DE NEGOCIACIÓN COLECTIVA
Modificación de la Ley Nº 18.566

ADUANA NACIONAL

SECTOR CITRÍCOLA
Propuesta para la presentación de una minuta de comunicación solicitando al Poder Ejecutivo el envío de una iniciativa a los efectos de establecer un régimen de subsidio por desempleo

DEBATE SOBRE EL SECTOR CITRÍCOLA
Coordinación para su implementación

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 8 de agosto de 2017

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Daniel Placeres.

Miembros: Señores Representantes Fernando Amado, Gerardo Amarilla, Ruben Bacigalupe, Gerardo Núñez y Luis Puig.

Asiste: Señora Representante María Manuela Mutti.

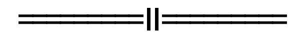
Invitados: Por la Asociación Sindical de Cooperativistas y Obreros del Transporte (ASCOT), Jorge Suárez, Marcelo Vidal, José Pascale, Luis De Iacovo, Martín Burguez y Wilker Noble.

Por el Sindicato Único de Patrones de Pesca del Uruguay (SUDEPPU), Mario Pereyra, Luis Silva, José Trinchin, Iván Kagyergak y doctor Álvaro Lamas, asesor legal.

Por la Asociación de Funcionarios Aduaneros (AFA), Gabriela García y Basilio Pintos.

Secretario: Señor Francisco J. Ortiz.

Prosecretario: Señor José Pedro Fasanello.



SEÑOR PRESIDENTE (Daniel Placeres).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el gusto de recibir a una delegación de la Asociación Sindical de Cooperativistas y Obreros del Transporte, integrada por los señores Jorge Suárez, Marcelo Vidal, José Pascale, Luis De Iacovo, Martín Burguez y Wilker Noble. La idea es realizar un intercambio sobre la situación que vienen atravesando.

SEÑOR SUÁREZ (Jorge).- Queremos plantear algunos puntos fundamentales. Uno de ellos es la no finalización de la integración de los compañeros de la exRaincoop. Tenemos una bolsa de veinte compañeros que no están trabajando. En el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social se firmó un compromiso con el gobierno, a través del señor Castillo, a fin de encontrar una solución laboral para todos los compañeros. Sin embargo, hace un año y dos meses que están en el seguro de paro, el que se les acabaría este mes. Ese es el punto fundamental.

La primera crítica que queremos hacer es que se anunció abiertamente en la prensa por parte del intendente que todos los compañeros de la exRaincoop están trabajando y que no se ha perdido ningún puesto de trabajo. Es una verdadera mentira. Se han perdido entre cien y ciento cincuenta puestos y trabajo, y hay veinte compañeros que están pendientes, que son jóvenes, activos; queremos buscarles una solución cuanto antes. Reitero que se ha firmado un compromiso entre el Ministerio, las empresas y la Intendencia, que implica una solución laborar para todos los compañeros de la exRaincoop. Con la plata que surgió del cierre de la exRaincoop -la empresa madre se llevó cerca de US$ 4.000.000-, podríamos buscar una solución a esos veinte compañeros.

Otro punto que queremos plantear es la reestructura. Hace un par de meses venimos debatiendo con la Intendencia al respecto. Este asunto lo queremos encarar desde la raíz, ya que involucra a todos los integrantes del transporte; ni que hablar que tienen que estar los trabajadores. Queremos que sea una reestructura para el pueblo, para la gente. Esa es la gran diferencia que tenemos. Parece que se nos agarra de rehén anunciando ante la prensa campañas contra el trabajador, diciendo que nosotros y el transporte son el problema, y no es así. Nosotros estamos dispuestos a discutir cualquier reestructura sobre el transporte, porque hoy está en una situación crítica, ya que cada día se venden menos boletos. Pero hay que ver por qué sucede eso. Se han implementado políticas sociales, con las que estamos totalmente de acuerdo, pero eso amerita un subsidio. Se anuncia en la prensa que no hay dinero en la Intendencia para subsidiar el transporte y por eso es que hay que hacer una reestructura. Queremos participar en esa discusión. El intendente dijo que se reunió ocho veces con nosotros y falta a la verdad; apenas nos hemos reunido una o dos veces y para hablar de la ciclovía. Cuando vamos a las comisiones que están formadas en la Intendencia no se habla de la reestructura.

Queremos y reclamamos un ámbito de discusión donde participen todos los trabajadores del sector.

Primero se aumentó $ 3 el boleto, lo que pegó muy fuerte en la población. Fue un aumento especulativo, porque no movía la inflación. A los pocos meses se rebajó para quienes utilizaran la tarjeta. Fue otro golpe a la gente pobre. Tendrían que hacer un recorrido en el ómnibus, por los barrios, para ver cómo la gente paga el boleto con los pesitos que tiene; no flotamos en guita. Todo el mundo sube con la platita diaria. Y la Intendencia lo tiene bien claro, porque estos incentivos para pagar con la tarjeta han sido un fracaso total. Esto se debe a que la gente no tiene dinero, viaja con la diaria: los trabajadores de la construcción, los empleados. Esa es la gente que llevamos nosotros;

no transportamos potentados. De pronto en Pocitos pagan con tarjeta. Cuando se rebaja el boleto se anuncia que es en beneficio de la población y que implica una reestructura. Queremos discutir las medidas con la Intendencia antes de que se anuncien.

Queremos un transporte para Montevideo, para Uruguay. El 70% del transporte nacional está en crisis, y no solo el cooperativismo. Siempre reclamamos un proyecto de país; en estos veinticinco años ya tendría que haber uno de parte de la Intendencia. Sin embargo, implementamos medidas de acuerdo a quien gobierna. Uno hace plazas; otro hace la terminal del Cerro -que quedó mal- y otro hace el corredor Garzón, que no sirve para nada, como así tampoco la terminal, donde creo que ahora van a hacer un *shopping*. Son inversiones que pagan los montevideanos. Se ve que no hay un proyecto claro.

La primera medida que toma este gobierno es cerrar la cooperativa Raincoop, cortándole el sobregiro. Los compañeros venían luchando hace años, sin cobrar aguinaldo y a veces dando su salario para subsistir; pero la cierran. Ahí comienza una reestructura salvaje, anunciando que no se va a subsidiar más el transporte.

Queremos una reestructura para que el transporte sea mejor, pero sacando los guardas no lo vamos a mejorar. Hay que tratar de que el transporte sea más fluido, más ligero, más dinámico. No podemos desviar dieciséis cuadras un recorrido por la feria de Piedras Blancas, porque significa más salario e insalubridad. Parece que comenzamos por una reestructura económica. Se habla de sacar 240 trabajadores por año en 7 años; es decir, 1.900 compañeros. Esto se haría *micreando* las líneas y sacando gente de los talleres. Nos queremos sentar a discutir y que las empresas digan cuál es la crisis económica que tienen, porque algunas no la tienen. Unifiquemos los criterios y trabajemos en conjunto para lograr una reestructura para la población sin pérdida de puestos de trabajo.

SEÑOR VIDAL (Marcelo).- Por supuesto que comparto todo lo que dijo Suárez, pero quiero agregar algo más.

Esta es una reestructura implementada por la empresa Cutcsa, en la que no tuvieron participación las cooperativas. Tiene como objetivo resolver los problemas internos que tiene esa empresa en materia económica. Cuando se habla de reducción de horarios en las horas valle, nos pega a nosotros. Si nos sentamos en 18 de Julio vemos pasar la línea 103 cada dos minutos; la 105, cada tres minutos y así podríamos seguir. Ellos recortan uno de esos coches, y pasarían cada cuatro minutos. Pero nosotros, que pasamos cada quince minutos, pasaríamos cada veinte o veinticinco. Eso significa que en el medio van a pasar ellos, lo que representa una quita de boletos para las cooperativas.

Estamos dispuestos a discutir, en la medida en que se dé participación a los trabajadores de las cooperativas, a los consejos directivos, para ver dónde está el problema.

Hoy se habla de ensanchar las veredas de la avenida 18 de Julio; estamos de acuerdo con que la gente tiene que salir, recrearse, comprar, tener espacios, pero el monopolio de esa avenida lo tiene Cutcsa. No en vano se cerró Raincoop. Por eso Cutcsa va a poner coches eléctricos y para ello pide condiciones.

Cutcsa recibió 127 trabajadores de la exRaincoop y ya tenía los coches, a diferencia de las demás cooperativas, porque estaba esperando que cayera; estaba preparada. Al otro día empezaron a trabajar nuestros compañeros. Eso está bien. Pero vendieron las partes de esos coches y Cutcsa se hizo de US$ 12.000.000 por ese concepto. Ahora exige recortar recorridos en otras zonas para seguir captando boletos. Eso es lo que venimos a denunciar. Es una reestructura asesina para las cooperativas y,

si no se hacen reestructuras internas, va a caer alguna otra. No podemos perder más boletos.

Ya salió en la prensa que comienzan las obras en 18 de Julio. Parece que sería de 18 de Julio y Ejido hasta Plaza Independencia. ¿Las calles Colonia, Mercedes, Uruguay, Paysandú, pueden recibir la cantidad de ómnibus que circulan por 18 de Julio? ¿Qué va a pasar en las calles San José, Canelones, Maldonado, teniendo en cuenta que en Ejido está la Intendencia y el túnel? La línea 103 directa ahorra diez minutos en su recorrido, pero cuando comiencen las obras va a demorar dos horas en llegar a su destino, porque se va a producir tremendo atolladero en San José o en Colonia.

La línea 103 es otro tema. Seguimos experimentando con la empresa Cutcsa, no con el resto. La línea directa 103 es nueva, y deberían participar todos. No digo que saquen la línea 316 de UCOT; llámenle línea H o como quieran, porque es una línea nueva de la que tendrían que participar todos; sin embargo, los experimentos los hacen con Cutcsa, y las ganancias también son para Cutcsa.

Esto es lo que estamos denunciando.

También se hicieron anuncios sobre las obras en avenida Italia. Quisiera saber por dónde va a pasar el transporte con una obra de un año y medio o dos. Ayer, el director de Tránsito y Transporte dijo que esas obras ya empezaban, cuando sabemos que hubo licitaciones a las que ni se presentaron. Estamos poniendo la carreta delante de los bueyes. Entonces, antes de hablar de lo que se viene en este país hacia el futuro en el área metropolitana de Montevideo, tenemos que sentarnos y discutir a qué punto queremos llegar y qué debemos hacer para lograrlo. Aquí hacen las obras y las reestructuras primero y, después, se dan cuenta de que cambiando los coches para un lado no sirve y, entonces, los cambian para otro. La población es rehén de toda esta situación. A nosotros, como sistema cooperativo, nos interesa que la población se beneficie con todo esto.

Como sistema cooperativo alentamos lo que hizo Canelones en cuanto a que las embarazadas tengan durante un mes el boleto gratuito, así como también los jubilados que cobran determinada cantidad de dinero, a quienes el boleto les va a costar $ 5. Esto sí lo alentamos, pero no estas reestructuras que benefician a la más grande sociedad anónima del país y a COME. Nosotros tenemos una paramétrica que contempla al guarda, pero COME no tiene a este trabajador, y está sacando tajada de eso. También, nuestra paramétrica contempla aportes, pero Cutcsa no los hace por los cuotapartistas. Hay una diferencia abismal entre los aportes que hacen al Estado los socios de las cooperativas y otras empresas; pero vamos a seguir haciéndolos y peleando para que todo el mundo los haga por los jubilados nuestros. ¿Qué tenemos que hacer ante esto? Los Consejos Directivos están planteando hacer sociedades de hecho en las cooperativas para no aportar. Las cooperativas aportan US$ 12.000.000 por año. Cutcsa deja de aportar casi US$ 15.000.000; sin embargo, hay grandes inversiones, como los shopping, los edificios. Se sale a decir a la prensa que han hecho una gran inversión, pero solo hay dos apartamentos vendidos. Esos costos que tuvo Cutcsa, hoy los tiene que pagar la población y el resto del sistema, perdiendo boletos y ganando ellos para subsidiar todo eso que les trajo pérdida. Esta es la denuncia formal que hacemos.

Yo vengo del proceso de Raincoop. Por suerte, hace cuatro meses que ingresé por sorteo a COET. Durante tres meses no cobrábamos sueldo y los otros tres meses cobrábamos $ 500 por día; tampoco aguinaldo, ni salario vacacional.

No hace mucho hubo un cantón en la Intendencia de Montevideo con nuestros ómnibus parados allí durante veinte días. Se firmó una solución laboral para los sesenta

compañeros que quedaron en la bolsa; cuarenta ingresaron, porque se fueron otros, no porque hubiera una solución laboral de parte del Gobierno. Este era un compromiso establecido en el numeral doce del acuerdo firmado. Ahora, quedan veinte trabajadores desocupados, pero les estamos buscando una solución laboral. Nos parece que en el transporte no va a ser, porque la reestructura que ya decretó la Intendencia de Montevideo deja mil ochocientos trabajadores en la calle. Por lo tanto, sería muy difícil pensar que alguna empresa de transporte de Montevideo va a tomar a esos compañeros, porque se les está diciendo que tienen que dejar fuera a doscientos cincuenta trabajadores por año.

En principio, exigimos que se les extienda el seguro de paro y, después, que se busque una solución laboral; de lo contrario, vamos a tener un doble problema: el poco dinero que llevan a sus casas ahora no lo van a tener más y no van a tener trabajo. Eso va a implicar otro conflicto por parte nuestra. El compromiso está, pero ya sabemos que en el transporte no van a ingresar si no se detiene esta reestructura, que solamente la hizo la empresa Cutcsa.

Nosotros nos reunimos con la Intendencia de Montevideo antes de que se aprobara esta reestructura, y nos dijeron que la dejaban *stand by.* Pero nos tomaron el pelo, porque en el informativo de la noche dijeron que se había aprobado la reestructura a partir de determinada fecha. No tenemos chance. Esto implica bajar dos jornales en el caso de los cooperativistas, que es el margen que tienen los cuotapartistas de Cutcsa para bajar; ellos cobran entre $ 12.000 y $ 13.000 más que nosotros y no hacen aportes por eso. Ellos cobran en bruto y hacen aportes sobre un ficto.

El Estudio Ferrer nos hizo un informe sobre los aportes y allí quedó demostrado las diferencias abismales que existen entre los que hacen las empresas y los que hacen los trabajadores que estamos arriba del volante.

SEÑOR PUIG (Luis).- Antes que nada, quiero saludar a los compañeros de Ascot.

Aquí hay una discusión planteada en varios temas. Uno de ellos refiere a la reestructura, sobre el que los trabajadores tienen mucho conocimiento.

Me parece que sería un buen aporte que esta Comisión favoreciera la instalación de un ámbito de negociación real con la Intendencia, a efectos de intercambiar ideas sobre las perspectivas que tiene esta reestructura -que es imprescindible-, y cómo se plantea compatibilizarla con la situación de los trabajadores.

En resumen, la Comisión va a convocar a la Intendencia, sin sustituir al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, para generar un ámbito de negociación.

Por otra parte, nos gustaría que los compañeros nos proporcionaran algún material sobre el detalle de la situación de los trabajadores de Raincoop que todavía no fueron absorbidos en el sistema de transporte, para saber desde cuándo están en el seguro de paro y para poder discutir algunas de las alternativas.

SEÑOR PRESIDENTE.- En la misma línea del señor diputado Luis Puig, apoyo la convocatoria a la Intendencia de Montevideo para tomar conocimiento de la reestructura, de los planes actuales y futuros y de la negociación colectiva.

Asimismo, nos gustaría contar con la lista de los veinte trabajadores que todavía no se han ubicado para conocer bien su situación.

Sabemos que a veces se cometen algunas violaciones a las normas que se aprueban, por eso, hay que generar puentes para arrimar a las partes.

La Comisión se compromete a estudiar el tema, y convocar a la Intendencia de Montevideo, a efectos de generar un ámbito de negociación en el que participen todos los involucrados, es decir, la parte técnica y los trabajadores.

En lo personal, creo que el boleto va a tener que ser gratuito y pagarle a la empresa. Eso sería lo que se llama renta básica. Me enteré que en Inglaterra se está definiendo el boleto de esa manera. Hay un mercado automotriz y otro que requiere trasladarse en servicios de transporte colectivo. Como bien decían ustedes, esa financiación a las empresas que lo brindan requiere alguna modificación

Anteriormente, algunos postulantes a la intendencia habían planteado avanzar a un boleto casi gratuito. Como también decían ustedes, ya existe el subsidio al boleto de los estudiantes y de los jubilados -por lo que hubo que pelear mucho-, y es muy poco lo que faltaría para que las empresas se nutran de un bien que lo pagaría la ciudadanía. Quizás, los beneficios que vienen de una zona, tendrían que volcarse hacia otra.

Les agradecemos su concurrencia.

(Se retira de sala una delegación de Ascot)

——Quiero señalar que la FOEB me envió a través de whatsapp el acta del levantamiento de los nueve despidos y la incorporación de esos trabajadores, firmada el lunes en el Ministerio. Luego de la denuncia planteada por los compañeros de la FOEB, se llegó a un acuerdo con la empresa en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, en el que participaron FOEB y la cooperativa Cofuesa.

Voy a pedir a FOEB, a través del secretario, que nos envíe el texto original para poder distribuirlo por correo electrónico a todos los diputados.

(Ingresa a sala la delegación del Sindicato Único de Patrones de Pesca del Uruguay, Sudeppu)

La Comisión de Legislación del Trabajo da la bienvenida a la delegación del Sindicato Único de Patrones de Pesca del Uruguay, integrada por el doctor Álvaro Lamas, asesor legal, y por los señores Mario Pereyra, Luis Silva, José Trinchin e Iván Kagyergak.

SEÑOR TRINCHIN (José).- En el ámbito marítimo estamos teniendo una serie de inconvenientes o dificultades.

En primer lugar, nos afecta directamente que haya desigualdades en la competencia por los puestos de trabajo en el cabotaje. Por ejemplo, tenemos competencia desleal por titulaciones que se otorgan a oficiales retirados de la Armada, lo que nos afecta directamente porque genera una limitación para ocupar determinados puestos de trabajo en barcos de cabotaje, remolcadores, ya que la flota uruguaya es bastante limitada. Lo que sucede es que muchos jubilados militares asumen cargos en tierra, en las agencias marítimas, y también como tripulantes.

El otro tema que nos está afectando es el de los barcos de bandera extranjera que, por ejemplo, vienen a dragar el río Uruguay, a ocupar puestos de trabajo allí, muchas veces contratados por el Estado, sin cumplir con lo que la ley indica con relación a la cantidad de tripulantes uruguayos en barcos de bandera extranjera. Están haciendo el dragado del canal Martín García, y nosotros estamos quedando afuera, tanto tripulantes del puente -como es nuestro caso- como de cubierta y de máquinas

A su vez, ha habido una entrega de *waivers* -que son los permisos que tienen los barcos para operar solamente con tripulación de la bandera que traiga, que normalmente no es solo de la bandera del barco sino de otras nacionalidades-, de manera bastante

despareja porque ha habido casos de barcos que han estado más de quince meses operando en esas condiciones

Nosotros trabajamos mucho tiempo para que haya tripulación uruguaya en buques de bandera extranjera; sin embargo cuando estos vienen a trabajar en aguas uruguayas, nos está costando mucho que se cumpla con la cantidad de tripulantes uruguayos que exige la ley.

SEÑOR PEREYRA (Mario).- En la documentación que les entregamos marcamos tres puntos muy importantes para nosotros

El primero tiene que ver con hacer cumplir la Ley N° 19.078, que refiere a que el 90% debe ser tripulación uruguaya, y eso no se está cumpliendo con el otorgamiento de los *waivers*. Por ejemplo, el buque que trabajó en el emisario de Puntas Yeguas era español, estuvo quince meses y nunca contó con un tripulante uruguayo.

El segundo punto importantísimo son las patentes que otorga la Prefectura. En ese sentido, estamos en desigualdad de condiciones porque para acceder a ella debemos estudiar tres años en la UTU y los retirados militares acceden solamente por el hecho de haber estado en la Armada, sea como personal subalterno o superior. A su vez, para acceder a una patente para navegar en el río Uruguay debemos navegarlo durante un año adjuntos al comando, adjuntos a otro patrón; en cambio ellos, sin haberlo navegado nunca o habiéndolo hecho sin que nadie lo sepa, ya acceden a esa patente.

El tercer punto que vemos con preocupación es que los buques de bandera paraguaya puedan acceder a nuestras aguas, hacer líneas desde Nueva Palmira a Montevideo, con bandera de conveniencia o con bandera paraguaya, tripulados por su gente y sin siquiera un práctico a bordo -creo que hacen una navegación o dos con un práctico y después tienen libre navegación como cualquier barco uruguayo- y que los buques de bandera uruguaya ni bien pasan la frontera, entrando al río Paraná, inmediatamente deban embarcar a un práctico, a un baqueano o a un patrón asesor. Nos hace falta trabajar y esto genera mucha desocupación.

SEÑORA BACIGALUPE (Ruben).- ¿Ustedes creen que suceden estas cosas por falta de control de quién?

SEÑOR TRINCHIN (José).- Nosotros solicitamos información sobre patentes y, sobre todo, despachos en el litoral al prefecto Nacional Naval y aparte de la competencia sobre la que hablábamos antes, por la titulación para patrones y funcionarios retirados de la Armada, en el litoral tenemos un problema con las patentes menores, o sea de tráfico a Nueva Palmira, a Colonia, a Fray Bentos, entonces se terminan realizando operaciones de cabotaje sin patrones de cabotaje a bordo.

Lo que hicimos fue denunciar estas irregularidades en la Prefectura y en el año 2016 solicitar los roles -constan en la carpeta que les entregamos- para ver cómo fueron tripulados esos barcos. También tenemos una denuncia concreta por la libreta de un tripulante que es patrón; el problema es la patente con la que despacha una embarcación en un área que está fuera de su operativa de trabajo.

Con relación a las patentes a las que acceden los oficiales retirados, toda la vida hemos tenido esa competencia; siempre fue así. Cuando un oficial se jubila lo hace con una patente, es parte de la cuestión. No estamos en contra de eso, pero no es lo mismo que sea un oficial de la Armada con una actividad determinada a que sea un patrón de cabotaje en un buque que tiene otras características y para hacer un trabajo diferente. Si nosotros precisamos determinado tiempo para asimilar nuevas patentes, para lo que nos hemos formado, pretenderíamos que fuera parecido para los demás.

También nos preocupa y nos tiene un poco atados el amiguismo que se da, por lógica. Hay gente que se ha formado toda la vida en una institución, que ha compartido el trabajo, y después termina trabajando en una agencia marítima contratando personal para determinadas tareas, para patrones, etcétera. Conversamos estos temas con la autoridad marítima, pero no hemos tenido una respuesta muy clara.

SEÑOR PUIG (Luis).- En varias oportunidades han existido denuncias en esta Comisión sobre las atribuciones y los privilegios que tienen oficiales retirados de las Fuerzas Armadas en el grado de capitán, que una vez jubilados desarrollan actividades en la marina mercante y demás.

Me gustaría saber qué actitud se está teniendo, cómo se está procesando la situación en la Unidad Coordinadora de Educación Marítima, creada por el Decreto N° 311, cuál es la situación que se está planteando allí y si esto tiene directa relación con esa situación que ustedes denuncian.

SEÑOR LAMAS (Álvaro).- Necesitamos participar más de la unidad coordinadora del Ministerio de Educación y Cultura porque los delegados del ministerio, en algunos casos, han tratado de interiorizarse de la formación marítima pero, frente al contrapeso de gente que ya viene con muchos años, todavía no hemos logrado un mecanismo acorde e igualitario para todos los profesionales del mar que quieran continuar sus estudios y lograr una titulación superior. Por ejemplo, para egresados de la UTU con patente de cabotaje -que es una patente limitada-, todavía no hemos logrado un mecanismo fácil o accesible para que se puedan capacitar y acceder a un título como el de 2o. Oficial. Se necesitaría un mecanismo de preparación y, posteriormente, exámenes, de acuerdo a las normas que plantea la OMI, pero no es sencillo, pues estamos hablando de gente que tiene unos cuantos años de trabajo, que no es un estudiante de veinte años y, por lo tanto, estudiar y trabajar no es sencillo. Estamos trabajando con la unidad coordinadora pero necesitamos tener mayor participación.

SEÑOR PEREYRA (Mario).- Quisiera agregar algo más a lo dicho por el señor Lamas. Los militares retirados son mayoría dentro de la unidad coordinadora, entonces, eso no es muy justo para nosotros porque, por ejemplo, quien nos representa de UTU es una sola persona.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con respecto a los *waiver*, quisiera saber si pueden aportar algún informe con relación a la cantidad de permisos que se otorgan por año y quiénes son los beneficiarios. También me gustaría conocer si quienes son beneficiarios realmente tienen capacitación en UTU. Estos datos nos ayudarían a poder interpretar la situación.

SEÑOR LAMAS (Álvaro).- La Ley Nº 19.078 establece que el 90% de la tripulación debe ser nacional. Entonces, en las obras, por ejemplo, de dragado, prospección sísmica, vienen barcos que no existen en Uruguay. A esos barcos de bandera extranjera se los autoriza a estar por un período de quince meses y, posteriormente, tres meses más; mantienen la bandera y trabajan en aguas uruguayas. Se solicita el *waiver* para no incorporar el 90% de tripulación uruguaya. El otorgamiento del *waiver* es de parte de la autoridad marítima, de acuerdo a sus fundamentos y a lo que estime conveniente. Nosotros entendemos que se contradice el otorgamiento del *waiver* con la ley.

No sabemos cuál es la cantidad porque los pedidos de acceso a la información demoran. Por ejemplo, hemos hecho un pedido de roles desde marzo de 2016. Hoy pedimos la información de la draga que va a operar en el canal Martín García y, capaz que dentro de dos años sabemos el *waiver* que le dieron. En cada obra declarada de interés general, llegan barcos que no hay en Uruguay con tripulación extranjera -se trata

de tripulación que ni siquiera pertenece a la bandera; es más barato una tripulación filipina que europea- y todas las empresas solicitan *waiver*. En algunos casos se les otorga de acuerdo a lo que solicitan y, otros, no tanto. Para nosotros es muy difícil llevar un dato estadístico.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no entendí mal -porque sobre el tema no sé nada y todos estamos aprendiendo-, la Ley Nº 19.078 establece que el 90% de la tripulación tiene que ser nacional y el *waiver* viene a ser un certificado de autorización que habilita a no sortear la ley y permite trabajar. La mayoría solicita autorización porque la mano de obra es más barata.

En estos momentos se está presentando una licitación de dragado; yo tengo que leerla y está bueno tocar este tema porque si hay una denuncia de violación a las normas, me parece que hay que tenerlo en cuenta como una forma de control. Por lo que se está denunciando, también hay una falta de control.

Estoy de acuerdo con lo dicho por el señor diputado Puig en cuanto a que ustedes no tienen mucha incidencia en la unidad coordinadora.

SEÑOR SILVA (Luis).- Quisiera aportar algo más.

Hay precedentes cuando se hizo el canal Martín García en el año 1995, que fue binacional. Por lo tanto, a las dragas argentinas que vienen a operar al Uruguay, se les considera bandera extranjera pero se acordó poner un 50% de cada tripulación durante quince años; hasta cuando cayó el convenio del canal, eso se mantenía. Esto es lo que nosotros pretendemos: si hubo un antecedente para una obra binacional de ese porte, y ahora será el dragado del Río Uruguay, sobre Paysandú, que se respete ese antecedente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos vuestra presencia.

(Se retira de Sala el Sindicato Único de Patrones de Pesca del Uruguay)

SEÑOR AMARILLA (Gerardo).- Recibimos un mail y estuvimos en contacto con la profesora Claudia Souto que es la presidenta de la Asociación Uruguaya de Fibromialgia. En la reunión que asistió, quedamos en coordinar a fin de generar una instancia de debate con autoridades públicas como los Ministerios de Trabajo y Seguridad Social, Salud Pública, BPS, algunos vinculados a la academia y el Sindicato Médico del Uruguay. Esta asociación ya se reunió con el Sindicato Médico del Uruguay, que tiene la intención de participar de dicha instancia. Por tanto, nos solicitaron que fijemos alguna fecha en setiembre para hacer un debate abierto y todos los organismos públicos puedan opinar sobre el tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si usted puede coordinar la fecha, mejor. Podría ser la segunda quincena de setiembre o la primera semana de octubre.

SEÑOR AMARILLA (Gerardo).- No hay problema.

Por otra parte, quiero decir que con la firma del señor diputado Abdala, presentamos un proyecto de ley sobre negociación colectiva que no es de nuestra autoría sino del doctor Jorge Larrañaga. Nos parece de cortesía invitar al catedrático de Derecho para que exponga su proyecto y recibir los conceptos por parte del autor de la iniciativa. Tal vez se pueda agendar para alguna sesión de la semana que viene.

SEÑOR PRESIDENTE.- No habría problemas. En la agenda tenemos el proyecto de ley sobre insolvencia patronal que quedó *stand by* que habría que retomar para avanzar. Entonces, podríamos incluir en la agenda lo propuesto por el diputado Amarilla, y podríamos recibir a esta persona el miércoles 6 de setiembre.

Quiero recordar a la comisión que se había decidido atender situaciones complejas los días martes y los miércoles dedicarlos a temas de agenda.

(Diálogos)

——Entonces, invitaríamos al diputado Abdala y se invitaría al doctor Jorge Larrañaga el miércoles 6 de setiembre.

(Apoyados)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Ingresa a sala una delegación de la Asociación de Funcionarios Aduaneros)

——La Comisión de Legislación del Trabajo tiene mucho gusto en recibir a una delegación de la Asociación de Funcionarios Aduaneros, integrada por la señora Gabriela García y el señor Basilio Pintos.

SEÑOR PINTOS (Basilio).- Soy secretario general de la Asociación de Funcionarios Aduaneros, AFA, y agradezco a los integrantes de este honorable cuerpo que nos hayan recibido.

El motivo de nuestra visita es que tomen conocimiento de la situación desesperante en la que está la vigilancia aduanera. La aduana tiene diecisiete administraciones, en las que se hace todo el trámite aduanero. Una administración de aduanas puede atender todos los regímenes aduaneros. Además de eso vigila todos los pasos de frontera y tiene potestades sobre todas las terminales fluviales, marítimas y aéreas.

Decimos que es una situación desesperante porque en los puestos de vigilancia aduanera tenemos a un solo funcionario por turno; tenemos un solo funcionario en los pasos de frontera. Es imposible trabajar sabiendo que corre peligro nuestra integridad física. El detonante fue la situación que se dio en Barra del Chuy, el domingo, a las 5 de la mañana, por la que un compañero decomisó 115 kilos de marihuana solo, absolutamente solo.

Queremos que tomen conocimiento de esta situación, que se ha vuelto insoportable. Estamos trabajando con un funcionario solo, por la escasez de recursos humanos, aunque después en Montevideo hay funcionarios amontonados. Se ha pedido al director Nacional de Aduanas que tome gente en el interior, pero ha hecho caso omiso a nuestra solicitud.

Esto no lo decimos solo nosotros; hay un informe de la Secretaría de Estado de Estados Unidos que habla de la fragilidad y la permeabilidad de las fronteras uruguayas.

SEÑORA GARCÍA (Gabriela).- Me parece importante destacar que el director ha hecho un llamado para cincuenta personas, de las cuales treinta, en su mayoría profesionales, van para Montevideo, y solo veinte para la vigilancia del interior.

Estamos cansados de pedir a la Dirección que por favor ponga gente en el interior, que no podemos seguir trabajando así, pero no hemos tenido eco en el director Nacional.

SEÑOR BACIGALUPE (Ruben).- Por el conocimiento que tienen de la función ¿cuántos funcionarios necesitarían para cubrir esta situación?

SEÑOR PINTOS (Basilio).- En el año 1990 éramos dos mil funcionarios; hoy somos setecientos cincuenta funcionarios.

Sé que con la tecnificación han cambiado mucho las cosas, pero por lo menos precisamos cubrir trescientas vacantes para reforzar la vigilancia aduanera, fundamentalmente en el interior del país.

Hoy en el Puerto de Montevideo, la terminal marítima más importante del país, en la noche hay uno o dos funcionarios de aduana. Reitero: hay uno o dos compañeros. ¡Ni hablar de los aeropuertos! A veces en el Aeropuerto de Carrasco hay un solo funcionario por turno. ¡Hay un solo funcionario controlando todo lo que entra! ¡Y no tenemos fiscales de pista!

SEÑOR AMARILLA (Gerardo).- Tengo alguna proximidad con el tema, porque soy diputado por el departamento de Rivera, donde la gestión de la aduana se nota rápidamente en la vida cotidiana de nuestro departamento y de nuestra ciudad en particular.

En algún momento se anunció por parte del director Nacional de Aduanas, Enrique Canon -que viene del Período anterior-, una reestructura funcional. Sé que en mi departamento esto causó muchas molestias, porque se generaron recursos pero no se sabe bien cuánto se gastó ni a qué fin llegó.

En ese sentido, me gustaría saber si la reestructura se está aplicando y si logró mejorar en algo el funcionamiento del organismo.

SEÑOR PINTOS (Basilio).- El Decreto Nº 204/13 cayó porque era totalmente ilegal. El Tribunal de lo Contencioso Administrativo determinó, en un fallo unánime, que el decreto era ilegal y calló.

En esa reestructura se concebía, nada más ni nada menos, que dar al director una caja llena de plata, para que él la repartiera como quisiera, con las funciones que quisiera, que eran todas a dedo. Nosotros no aceptamos esto, lo demandamos y ganamos.

Luego de la caída del Decreto Nº 204/13, previendo una debacle, el director Enrique Canon sacó el Decreto Nº 256/16, que es igual al anterior. El Decreto Nº 256 también fue recusado, y está en el TCA, ya que es más ilegal que el Decreto Nº 204/13. No prevé ni siquiera que cambien las funciones, que seguirían *in eternum.* Estamos hablando de funciones que se pagan entre $ 140.000 a $ 180.000, digitadas por el señor director Nacional de Aduanas.

De la reunión en la Dinatra, el 28 de junio de 2017, salió la decisión de presentar otro proyecto de reestructura que se estaba procesando en el Ministerio de Economía y Finanzas, para poder abrir un ámbito de negociación y llegar a un entendimiento. Todavía estamos esperando que llegue esa reestructura, porque el Decreto Nº 256 dice que la aduana dispondrá de un plazo no mayor a ciento ochenta días para presentar otro proyecto de reestructura. Ese proyecto tendría que ser negociado con el gremio. Hasta ahora se ha desconocido al gremio, no hemos negociado nada y nos hemos reunido sin sentido, porque Canon dice a todo que no. Canon dice: "Esto es lo que yo presento y no hay posibilidad de nada". Esa es la pura verdad, y se lo pueden preguntar a él.

Con respecto al tema reestructura, estamos a la espera. Mientras tanto, se están pagando esas funciones y sigue todo tal cual se estableció. En un momento dado se preguntó a los técnicos del Ministerio de Economía y Finanzas si, a la caída del Decreto Nº 204/13, no caían automáticamente todos esos pagos que se habían hecho. Si se cobró ilegalmente en función de un decreto que cae, habría que devolver o redireccionar esos pagos. El Ministerio de Economía y Finanzas contestó en forma tajante: "De eso no podemos hablar; eso no es tema de discusión". Reitero, nos contestaron: "Eso no es

tema de discusión; de eso no se habla". Todos esos pagos indebidos fueron hechos al amparo del Decreto Nº 204/13, que cayó el 14 de junio de 2016 con efectos generales y totales.

SEÑOR AMARILLA (Gerardo).- ¿Saben cuál fue el costo de la reestructura?

SEÑOR PINTOS (Basilio).- Hemos calculado que la reestructura costó entre US$ 800.000 y US$ 900.000, con la intervención de técnicos extranjeros y uruguayos.

SEÑOR AMARILLA (Gerardo).- Hemos recibido denuncias en cuanto a que algunos funcionarios que habían firmado el recurso contra la reestructura, casualmente después fueron separados del cargo, con sanciones o sumarios que se están procesando.

Quisiera saber si el sindicato ha recibido denuncias de persecución de parte del director Nacional de Aduanas por el ejercicio de algunos derechos constitucionales.

La otra pregunta que quiero formular está vinculada a algunas situaciones irregulares. Por ejemplo, en la exzona franca de Rivera hay depósitos con mercadería almacenada en situación irregular. A nuestro entender, se tomaron decisiones erróneas por parte de la Dirección del Área Zonas Francas que dejaron al descubierto una situación complicada. Le sacaron a la zona franca el estatus de tal pero no resolvieron el tema de la mercadería. Por lo tanto, hay mercadería ilegal en el país custodiada por funcionarios de Aduana y de la policía, que ha dado lugar a robos, y a responsabilidades de parte de algunos funcionarios. ¿No hay órdenes judiciales dispuestas en ese sentido? ¿En caso de que así sea, la Aduana está cumpliendo?

Por otra parte, hemos recibido denuncias con respecto a obras de infraestructura en la terminal de cargas del Aeropuerto Internacional de Carrasco, en cuanto a la apertura de algunas puertas que estarían facilitando el *bypasseo* de controles aduaneros. ¿Eso se ha denunciado ante las autoridades de Aduana? ¿Se han hecho gestiones ante la DGIA? Nos preocupa que se estén generando ciertas arbitrariedades por parte de los jerarcas que favorezcan la violación de la normativa aduanera en el país.

SEÑOR PINTOS (Basilio).- Con respecto a la primera pregunta, el director Nacional de Aduanas, contador Enrique Canon, ha instalado la política del terror. Si un administrador osa firmar algo en contra de él, en el legítimo derecho de poder establecer un recurso, deja de ser administrador, lo que implica que pierda $ 90.000 mensuales. Compañeros jerarcas aduaneros me han dicho: "Basilio, no puedo hablar contigo porque si me ve Canon, ¿sabés lo que me pasa?". Esa es la política que instaló el contador Enrique Canon. Lo digo acá y se lo digo en la cara. Instaló la política del terror por la plata: "Yo te doy la plata porque yo te mando".

Respecto a la segunda pregunta sobre el tema zonas francas, con fecha 7 de diciembre de 2016 presentamos una denuncia penal en contra del director Nacional de Aduanas, en el ámbito de la ley de responsabilidad penal empresarial N° 19.196, debido a que no existe más la zona franca de Rivera y los funcionarios de Aduana están haciendo de guardias de seguridad ahí adentro. Está corriendo riesgo su integridad física, porque están en un barrio sumamente marginal.

Con fecha 7 de abril, el señor juez que entiende en la causa da la orden a la Aduana de que se proceda a destrucción de los cigarros y dé destino final a la mercancía depositada en la zona franca de Rivera. Al día de hoy la Aduana no ha cumplido con ese mandato judicial. Sin ser abogado, pienso que estamos ante la figura del desacato. La Aduana no está cumpliendo las órdenes judiciales. No procedió a la destrucción de los cigarros, de acuerdo con el famoso expediente 120 del año 2000, así como tampoco de

los electrodomésticos ni de los juguetes. Tiene que proceder a darle destino final: destruirlos o mandarlos a subasta y terminar con la zona franca de Rivera, porque no existe más, se clausuró por decreto del ministro de Economía y Finanzas. Sin embargo, los funcionarios siguen ahí. Días pasados hubo un incidente y terminó un funcionario aduanero procesado por ese tema. Están corriendo muchos riesgos. Ese es el motivo de nuestra visita: el riesgo que están corriendo nuestros compañeros.

La tercera pregunta se la contesto con mucho gusto. En la avenida Miraflores, que todos debemos conocer, del aeropuerto viejo, se abrió un portón que tiene un cartel que dice "acceso a hangares". Ese portón no tiene custodia aduanera; no tiene funcionario de Aduana. En torno a la DGIA hay portones en los que no tienen potestades los aduaneros. La Aduana es la que tiene el control sobre la mercadería, más con semejante cartel que dice "acceso a hangares". No hay Aduana, no hay fiscales en las pistas; el último se jubiló, que era el que hacía todos los procedimientos y controlaba la carga y descarga de los aviones. No estamos controlando la soberanía de este país, porque la Aduana representa la soberanía. ¿Qué fin se le va a dar a la vigilancia aduanera? ¿La va a hacer la policía, el Ministerio del Interior? Alguien tiene que hacer ese trabajo. Nosotros nos quedamos sin gente y no podemos arriesgarnos a que vaya un funcionario solo.

Quiero hacer otro comentario con respecto al autobombo que hace la Dirección Nacional de Aduanas. Si entran a la página *web* les va a parecer que se comen a los niños crudos, pero los invito a recorrer la frontera con mi cachilo y no van a encontrar a nadie. Llegaron a publicar que sacaron tres zorrillos de un contenedor.

El señor Trentini, responsable de las comunicaciones de la Aduana, escrachó al compañero del Chuy en una nota en la página *web.* Es como si mañana publicáramos los nombres de los policías que trabajan en narcóticos y los procedimientos que están haciendo. Se les va la mano con el autobombo. Se dan tanta rosca que publican cualquier cosa. No están resguardando la integridad de los compañeros.

SEÑORA GARCÍA (Gabriela).- Con respecto a la primera pregunta del diputado quiero agregar que se están desempeñando ochenta funciones a dedo. Por eso los administradores tienen miedo de hablar y decir la verdad. Si hubieran concursado para ocupar esos puestos no pasaría eso. En ese caso, no tendrían problema en hablar con el sindicato o decir lo que piensan. Tienen miedo porque las funciones las designa el director a dedo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos su comparecencia.

(Se retira de sala la delegación de la Asociación de Funcionarios Aduaneros, AFA)

SEÑOR AMARILLA (Gerardo).- Sugeriría enviar la versión taquigráfica de esta reunión a la Dirección Nacional de Aduanas e invitarla para que concurra a la Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me parece bien la sugerencia del señor diputado.

Vamos a elevar la versión taquigráfica a la Dirección Nacional de Aduanas para que se conozca la denuncia que ha realizado aquí el gremio, e invitar al director Nacional de Aduanas, contador Enrique Canon.

Por otra parte, quiero dejar constancia de que se distribuyó a todos los señores diputados un planteo traído por la compañera señora diputada Manuela Mutti sobre la situación del citrus, en el que se solicita la extensión del seguro de paro para esos trabajadores, con un plazo máximo de doce meses.

El secretario me acota que para que esto tenga andamiento deberíamos firmarlo y elevarlo al plenario. Si en la coordinación de bancada todos los sectores estamos de

acuerdo en enviar esta minuta de comunicación al plenario, y si obtiene dos tercios de votos, no tendría que volver a la Comisión e iría directamente al Poder Ejecutivo. Si no se resuelve hoy, tendríamos que esperar hasta el martes 15, que es cuando se reúne esta Comisión; pero como los seguros de paro están terminando para algunos trabajadores, sería conveniente tratar esto antes del jueves 10.

SEÑORA MUTTI (Manuela).- Antes que nada, quiero agradecer a la Comisión por haberme recibido.

Hoy estamos presentando aquí una minuta de comunicación que solicita al Poder Ejecutivo aprobar en forma urgente un seguro especial para los trabajadores del citrus. Pedimos que sea tratada por el plenario en forma rápida porque este mes los trabajadores estarían siendo cesados, y quienes queden por fuera de los plazos de aprobación de esta minuta, ya no entrarían en el seguro especial. Este es el mismo mecanismo que esta comisión también aprobó el año pasado, que fue enviado al Poder Ejecutivo y aprobado por el ministro.

Esta minuta de comunicación refiere a cerca de cinco mil trabajadores, que abarcan los departamentos de Salto, Paysandú y Río Negro. La señora diputada Cecilia Bottino y el señor diputado Dari Mendiondo, con quienes estamos trabajando en este tema, iban a concurrir hoy a la Comisión, pero supongo que por alguna otra tarea legislativa no han podido venir.

Pedimos a los demás parlamentarios que consideren este tema en forma rápida, porque urge que esto sea aprobado para salvar la situación de muchos trabajadores y sus familias y del movimiento económico y social de nuestros departamentos.

SEÑOR AMARILLA (Gerardo).- Este es un tema nuevo para mí, y me gustaría que se me aclarara un poco más.

Si entendí bien, estos trabajadores ya están cobrando el seguro de paro extendido del período pasado.

SEÑORA MUTTI (Manuela).- En este momento están trabajando. Los trabajos son zafrales a raíz de una medida que tomó el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, que refiere a la reconversión del citrus en todo el país. Eso llevó a que la zafra se acorte y que la mayoría de ellos -que es un número importante- no logre reenganchar en otro tipo de zafras, como la de los arándanos. Eso deja sin cobertura a muchísimos trabajadores en un contexto de desempleo muy grande en el litoral. Esa es la fundamentación que venimos utilizando. Hoy no sucede que este sector de trabajadores deja la zafra y reconvierte su trabajo en otra área productiva, sino que queda a la espera de la nueva zafra.

Este es un proceso que se da a raíz de una necesidad económica de nuestro país de no salir de los mercados internacionales del citrus y de reconvertirse para ingresar a los mercados actuales. Eso generó efectos a nivel laboral y social, y por eso pedimos al Poder Ejecutivo que les dé una cobertura porque en el contexto de desempleo de nuestros departamentos esto puede ser caótico.

SEÑOR AMARILLA (Gerardo).- ¿Cuántos trabajadores estarían incluidos en esta cobertura?

SEÑORA MUTTI (Manuela).- Estaríamos hablando, entre parking, industria y cosecha, de cinco mil trabajadores, que se ubican en Salto, Río Negro y Paysandú.

SEÑOR PRESIDENTE.- Luego de firmar la minuta de comunicación, sugeriría que la señora diputada por Salto, Manuela Mutti, a través de su secretaría, eleve la nota a la

Comisión, para que luego sea tratada por el plenario. Vamos a tratar de que en la coordinación sectores haya acuerdo para lograr dos tercios de votos en la Cámara.

SEÑORA MUTTI (Manuela).- Esta Comisión había resuelto convocar en algún momento a los involucrados en el tema citrus y pediría que lo hiciera efectivo para no seguir volviendo sobre el tema y poder llegar a algún tipo de acuerdo entre el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, los trabajadores y los empresarios.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si entiendo bien, la señora diputada Manuela Mutti estaría planteando hacer un debate sobre la situación del citrus.

SEÑORA MUTTI (Manuela).- Sí, exactamente. Fue una resolución que tomó esta Comisión hace unos meses, a efectos de tener múltiples visiones, ya que las denuncias eran constantes. La idea era repensar el trabajo zafral y legislar en esa materia, a efectos de elaborar normas que resguarden a este sector de trabajadores.

SEÑOR PRESIDENTE.- Le informo a la señora diputada que vamos a realizar un taller para hablar sobre fibromialgia entre setiembre y la primera semana de octubre. Por lo tanto, sugeriría a la señora diputada que coordine ese debate entre el Poder Ejecutivo, los trabajadores y las empresas para fines de octubre.

SEÑORA MUTTI (Manuela).- Me parece perfecto.

Agradezco que me hayan recibido.

SEÑOR PRESIDENTE.- No habiendo más temas a tratar, se levanta la reunión.

===/